

CCM 4/16

MEMORIAS

DE LA

REAL ACADEMIA DE CIENCIAS Y ARTES

DE BARCELONA

TERCERA ÉPOCA

VOL. XVIII. Núm. 7

EL SIGLO DE ORO

DE LA

MARINA VELERA DE CONSTRUCCIÓN CATALANA 1790-1870

POR EL ACADÉMICO NUMERARIO

EXCMO. SR. D. JOSÉ RICART Y GIRALT

Publicada en enero de 1924

BARCELONA

SOBS. DE LÓPEZ ROBERT Y C.^a, IMPRESORES. CONDE ASALTO, 63

1924

MEMORIAS
DE LA
REAL ACADEMIA DE CIENCIAS Y ARTES
DE BARCELONA

TERCERA ÉPOCA

VOL. XVIII. NÚM. 7

EL SIGLO DE ORO
DE LA
MARINA VELERA DE CONSTRUCCIÓN CATALANA 1790-1870

POR EL ACADÉMICO NUMERARIO

EXCMO. SR. D. JOSÉ RICART Y GIRALT

Publicada en enero de 1924

R. 10.979

BARCELONA

SOBS. DE LÓPEZ ROBERT Y C.², IMPRESORES, CONDE ASALTO, 63
1924

EL SIGLO DE ORO
DE LA MARINA VELERA DE CONSTRUCCIÓN CATALANA 1790-1870

por el académico numerario

EXCMO. SR. D. JOSÉ RICART Y GIRALT

Sesión del día 6 de noviembre de 1928

Durante la Edad Media, la Marina catalana figuró en primera línea, en competencia con las marinas de las Señorías de Génova, Venecia y Pisa, y su comercio fué tan importante que la Corona de Aragón tenía cónsules en todos los puertos importantes del Mediterráneo y Mar Negro.

Los reyes de la Corona de Aragón concedieron grandes privilegios a las industrias marítimas, sobre todo a la gente de mar; cerrando los ojos cuando amparándose con las barras de Aragón cometían alguna piratería, lo que era muy frecuente. Según el conocido historiador naval Manfroni, la marina mediterránea era pirática, y cuando no le favorecía el negocio lícito, atacaba las naves indefensas o menos armadas, sea cual fuere su pabellón; así es que no había distinción entre naves de guerra y mercantes, todas iban armadas para defenderse de los *amigos* y de los enemigos; así es que nunca faltó gente para tripular las naves, pero hay que advertir que la mayor parte de la marinería estaba formada por italianos, como lo demuestra que el rey Pedro III en 1282 dispuso que las tripulaciones fueran por mitad catalanas e italianas: un *comitre* de cada nación, los remeros todos latinos y los ballesteros todos catalanes.

En las *Dresanes* (Atarazanas) se construían buques tan grandes y fuertes como los que tenían las otras marinas mediterráneas.

Así floreció la marina y el comercio de la Corona de Aragón hasta la unión política de este reino con el de Castilla, entrando entonces los siguientes factores que determinaron la ruina de la marina catalana:

1.º Por dedicar el Gobierno español toda su atención a las Indias occidentales y prohibir a los catalanes que fueran allí con sus naves.

2.º El descubrimiento de Vasco de Gama, que cambió la derrota del comercio del extremo Oriente por el Cabo de Buena Esperanza; arruinando el comercio marítimo del Mediterráneo.

3.º La Real Cédula de Fernando el Católico de 20 de Diciembre de 1492 prohibiendo el corso en todo el Mediterráneo.

Sabido es que Fernando V, lo mismo que el gran Cisneros, fueron poco afectos a la que podemos llamar *política americana*, siendo más partidarios de la *política africana*, y quizás el Rey Católico, mirando lejos, como suele decirse, cerró el paso a los catalanes para que emigraran al Nuevo Mundo, deseando encauzar las energías de su Reino al vecino Continente Negro.

Si hubiese prevalecido la política del diplomático rey Fernando y del sabio cardenal Cisneros, Dios sabe cuál habría sido el porvenir de nuestra patria, arruinada por la emigración al *país del oro*, y faltándole la floreciente industria de los moros y judíos.

La Casa de Austria fué fatal para la prosperidad de España. Conquistamos muchos reinos, descubrimos medio mundo, los tercios castellanos se cubrieron de gloria en cien combates; y la pobre España seguía despoblándose y el oro de América iba todo al extranjero *pasando* por nuestra patria.

Nuestra marina mercante dejó de existir, tanto que el poco comercio de cabotaje que teníamos lo efectuaban en gran parte buques holandeses.

Con el advenimiento de la Dinastía Borbónica y concluída la, a mi entender, equivocada guerra de sucesión, empezó a despuntar la marina mercante en la costa catalana, primeramente con faluchos y jabeques que hacían el tráfico con *Cahís* (Cádiz) y más adelante con los puertos de Galicia, con misticos, jabeques y alguna goleta, comercio que alcanzó mucha importancia y dió lugar a que se formara en aquellos puertos del N. W. de España una numerosa colonia catalana de la cual son recuerdos los numerosos apellidos catalanes, y la colonia de pescadores de Mugardos que conservan la vela latina y la barretina roja.

Cuando el Gobierno español por fin se convenció que era un absurdo prohibir a las naves catalanas ir a América, al momento se armaron expediciones con pollacras, bergantines y pollacras-goletas, abriendo mercados en los puertos de las nuevas Repúblicas americanas que nos tenían cerrada toda comunicación comercial, siendo el primer buque español que entró en puerto americano (Montevideo) la pollacra-goleta *Constancia*, mandada por el patrón D. Juan Mirambell y Bertrán del Masnou, que en 1834 salió de Tarragona para la capital del Uruguay con cargamento de vino y otros productos catalanes. Al llegar a puerto el patrón Mirambell fué encarcelado, pero el Presidente de la República, general Ribera, lo absolvió y proclamó la igualdad entre los uruguayos y los españoles. El Gobierno español buscó no pocas triquiñuelas al capitán de la *Constancia* a su llegada a Cádiz, y pasaron muchos años antes que nuestro Gobierno entrara en relaciones diplomáticas con el del Uruguay.

Está fuera de duda que el desarrollo que tomó en el siglo último la marina velera catalana fué debida a su original organización que procedía de las antiguas leyes y prácticas marítimas de la Edad Media; organización que ha subsistido hasta nuestros días; hasta que las comunicaciones han modificado completamente el modo de ser del comercio marítimo y la aplicación del vapor a la propulsión de los barcos.

Nuestros pequeños veleros eran verdaderas factorías comerciales y el capitán

era el gerente de una sociedad anónima formada por accionistas del buque y del negocio comercial.

Cuando un capitán quería comprar o hacer construir un buque, lo que en lenguaje técnico se conocía por querer habilitarse, buscaba socios para que interesaran por un capital igual al coste del buque, y este capital se dividía en fracciones iguales de 750 duros, llamadas *partes*.

Este organismo social ya lo vemos escrito en el capítulo 46 del *Libro del Consulado de Cataluña* que dice: "Com lo senyor de la nau o del leny començarà a fer la nau o voldrà fer parts, la farà, e de quin gran, e cuan ahurà en plà, e cuan ahurà en sentina, e cuan obrirà, e cuan ahurà per carena."

Siendo dichas acciones de poco valor resultaba que el capitán que contaba con numerosa familia y amigos pronto cubría el valor del buque, quedándose él una o más *partes*, cada individuo de su círculo de relaciones se quedaba también con una o más acciones; y como que en aquel tiempo el negocio marítimo era muy lucrativo y seguro, dada la proverbial honradez de nuestra gente de mar, siempre había dinero dispuesto para *habilitar* a un capitán de reconocida idoneidad.

Resultaba también otra condición ventajosa y era que generalmente todas las *partes* del buque se cubrían en el mismo pueblo del capitán gerente, aumentando la confianza en el negocio y favoreciendo la localidad a donde acudían todas las ganancias, y si por desgracia acaecía un naufragio, la pérdida que sufría cada socio no era mucha relativamente, pues en general acostumbraban los socios interesar por pequeñas cantidades en un mismo buque repartiendo su capital en *partes* de varios buques y por este acertado procedimiento la pérdida que podía resultar por el naufragio de un buque quedaba siempre compensada por las ganancias que rendían los otros buques.

Además del capital o valor de un buque, el capitán buscaba socios para reunir un segundo capital destinado al negocio marítimo, o sea la compra de mercancías, y este capital se dividía en partes de 300 duros, llamadas *motas* o *fondo de expedición*.

Además de estas acciones reales en *madera* y *motas*, había otras partes o acciones figuradas que cobraban un interés igual que las primeras; así es que el casco del buque se le señalaba una parte, cuyos intereses se destinaban a su conservación. Cada tripulante venía obligado a interesar una *mota* o 300 duros, y ganaba los intereses de una *parte* o sea de 750 duros, de manera que ganaba los intereses de su *mota* más los intereses de 450 duros que se atribuían a su trabajo a bordo. De aquí que los marinos conocieran esta división diciendo que la *mota* ganaba de *cinco* a *dos*.

Además el piloto ganaba media parte franca (sin *mota*) cuando la navegación era por el Mediterráneo; para Galicia ganaba una parte franca (sin *mota*) y además un regalo de dos onzas de oro. Para navegaciones a América ganaba el piloto una parte franca (sin *mota*) y además un salario fijo mensual de 20 a 25 duros. Así,

por ejemplo, un buque de valor de 6000 duros con un fondo de expedición de otros 6000 duros, tripulado por diez marineros, se componía de las siguientes acciones:

- 8 partes de madera.
- 20 motas de 300 duros.
- 10 partes de los marineros.
- 1 parte del piloto.
- 1 " " casco.

Resultando en conjunto 70 acciones de 300 duros o *motas*.

Cuando comenzaron los buques a embarcar cronómetro, que en aquella época costaba de 300 a 500 duros, en la liquidación se señalaba la ganancia de *media parte* al dueño de dicho instrumento que generalmente era el capitán.

Cuando el buque para su conservación no se le asignaba una *parte* en la liquidación de beneficios al rendir viaje, se acostumbraba a señalar tres partes a la *madera* y dos partes a la *mota*.

Cuando la expedición liquidaba con pérdida, ésta recaía íntegra sobre los *motistas* y los partícipes de la *madera* no perdían nada, pero si se perdía el buque salvándose el cargamento, podía resultar un brillante negocio para los *motistas*, y en cambio los interesados en la *madera* perdían todo su capital.

Muchos socios a la *madera* en vez de recibir los beneficios procedentes de un feliz viaje, los interesaban en el fondo de expedición para el viaje siguiente, convirtiéndose por este hecho en *motistas*.

Curiosa es la legislación que regía en nuestras costumbres marítimas (*), leyes conservadas por tradición y practicadas con la mayor sinceridad, sin auxilio de notario y papel sellado, felices tiempos en que gobernaba aún las conciencias la antigua fórmula de: *verdad sabida, buena fe guardada*; y ésta se guardaba tan de veras, que para cerrar un contrato bastaba dar una palmada con ambas manos, sirviendo y obligando esta mímica como la más escrupulosa escritura de notario: siendo quizá una derivación de esta formalidad la práctica que aun acostumbran los bolsistas de Barcelona que se comprometen con operaciones de importancia por la simple palabra catalana *fet*, que significa hecho o trato cerrado.

Cada barco era una factoría comercial, pues el capitán compraba y vendía mercancías según le parecía, dando conocimiento a un banquero o consignatario de Barcelona, que es a donde acudían los *personers* o socios para saber noticias del buque. Con esta organización tan sencilla todos los vecinos del pueblo tenían partes y *motas* de varios buques y si alguno de éstos rendía viaje con pérdida, este daño quedaba casi siempre compensado con los beneficios que liquidaban los otros buques; y como en aquellos felices tiempos el comercio marítimo rendía pingües beneficios, la construcción naval era pujante, existiendo astilleros en

(*) Véanse los capítulos 88, 153 y 234 del *Libro del Consulado de Cataluña*.

muchas playas de los pueblos de la costa catalana y dejando fama los maestros constructores siguientes: Pep Baso, de S. Feliu de Guixols; Segarra, de Mataró; Busquets, de Arenys; Buenaventura Ribas (Paiais), de Lloret; José Font (a) Josep Chic, de Barcelona; Noy Baqué, de Blanes; José Mouró, de Palamós; Juan Sistaré, de Barcelona; Vieta, de Blanes; y otros muchos que se encontrarán más abajo en la lista de los barcos.

La mayoría de los barcos construídos en la costa catalana durante el siglo pasado eran de poco tonelaje relativo; todo lo más de 300 toneladas (*); pues el transporte del tasajo a que se dedicaba la mairna catalana no exigía mayores barcos.

El capitán escogía el constructor, y éste iba entonces a los bosques de la comarca de Olot, en donde era fama que había los robles más duros, que se cortaban en el cuarto menguante del mes de Noviembre.

El capitán era el pagador de manera que cada sábado el constructor presentaba al capitán la cuenta de los jornales y demás gastos habidos durante la semana.

La construcción catalana era cara, porque era exageradamente lujosa comparada con la construcción extranjera; los gruesos eran mayores, todos los barcos forrados con planchas de cobre, y como que las maderas eran duras, resultaba menor exponente de carga. Era costumbre decir que los barcos catalanes habían de servir para los nietos, doctrina aceptable para aquella marina que vivía bajo un régimen protector, que al desaparecer en 1868, desapareció aquella construcción de pequeños y lujosos barcos para dejar el paso a los barcos de gran tonelaje construídos más ligeramente; pues el problema marítimo no estriba en que los barcos sirvan para navegar los nietos, muy al contrario, el barco ha de amortizarse en veinte años.

A partir de 1870, el comercio catalán substituyó los antiguos bergantines y pollacras por fragatas y corbetas de mayor tonelaje de construcción extranjera, particularmente italianos, de construcción más económica, con mayor exponente de carga y destinados a ser amortizados en veinte años. Los marinos de entonces recordamos las dos andanas grandes del Puerto de Barcelona, compuestas por barcos de construcción extranjera, mayores de 500 toneladas.

Pero con esta nueva marina desaparecieron las *partes* y las *motas*; primero, porque los nuevos buques, particularmente los de vapor, costaban un capital mucho mayor que las antiguas pollacras, y segundo, porque la marina catalana, abolido el derecho diferencial de bandera, había tenido que sujetarse al alambicado mercado de los fletes. Los ricos astilleros de la costa catalana enmudecieron; y el ruido del martilleo del calafate fué substituído por el *tric-trac* de millares de telares de las numerosas fábricas de géneros de punto, que han convertido a la antes marítima costa catalana en una rica zona industrial.

En la antigua marina catalana de últimos del siglo XVIII y siglo XIX, los

(*) Se refieren a la tonelada de 20 quintales de peso.

beneficios de la expedición se dividían en cinco partes, tres de las cuales correspondían a la *madera*, y las dos restantes a la *mota*.

La tripulación navegaba ganando un salario fijo, o más generalmente navegaba a la *parte*, como hemos dicho antes.

Cuando un buque rendía viaje, el capitán reunía en la playa de su pueblo a todos los socios, esto es: a los *personers* y *motistas*, y allí sentados en la arena, en familia, daba cuenta de la liquidación del viaje; y sin notario ni papel sellado daba a cada uno la parte que le correspondía de los beneficios.

Si algún *personer* o *motista* quería retirar su capital, al momento el capitán se lo entregaba; y si por el contrario, alguno de los socios no retiraba sus beneficios, éstos se convertían en nuevas motas.

Los constructores catalanes eran carpinteros de ribera sobresalientes en su oficio, pero sin la ilustración necesaria para ser buenos constructores. Exageraban los gruesos, y los barcos andaban poco y resultaban aporados de manera que con un poco de mar de proa *metían la nariz* dentro del agua. Ya Jorge Juan dijo que los españoles construían mal.

Los constructores navales estaban influídos por la tradición y algunos libros antiguos de construcción naval, particularmente franceses y holandeses. Los barcos eran de mucha anchura, y a principios del siglo que comentamos, había barcos que la relación de la manga con la eslora era como de uno a tres. Luego, con el ejemplo de los clipers ingleses y americanos, aquella relación alcanzó el 1:6 para los buques de madera y el 1:9 para los buques de hierro. Las proas se construyeron finas y las popas se construyeron redondas, en vez de los pesados espejos planos de los barcos antiguos; todo lo cual favoreció el mayor andar de los buques veleros.

La venida a Barcelona de algunos clippers americanos fué una revelación para nuestros constructores, que modificaron algo sus ideas; pero sin comprender bien la mecánica del barco. Para muestra basta el siguiente ejemplo. La firma naviera de D. Ramón Ribas, de Barcelona, compró el famoso clipper americano *Wild Pigeon*, uno de los cuatro citados por el gran Maury en su *Geografía Física del Mar*. Era un barco precioso y de una velocidad admirable. El autor de estas líneas, que navegó cuatro años con este buque, le vió correr a razón de 13 millas durante ocho horas seguidas; pues bien, nuestros constructores de Barcelona le rebajaron los palos machos, y después le quitaron las vergas del palo mesana, con cuyas modificaciones este barco perdió su admirable andar, y ¡oh ironía! entonces le cambiaron el nombre de *Bella-Juena* por el de *Voladora*. Nuestros marinos no comprendieron que aquel hermoso barco fué construido con el más minucioso cálculo por un acreditado arquitecto naval de los Estados Unidos.

Terminamos el siglo XIX con una flota velera de 49 barcos mayores de 50 toneladas, sumando unas 14,365 toneladas, restos de la antigua flota velera catalana; y además 81 buques de vapor con 47,317 toneladas, todos, salvo alguna

excepción, de construcción extranjera, la mayoría de ellos mayores de veinte años; como si dijéramos barcos amortizados (*).

Bien sabido es que durante la Edad Media las naciones no tenían bandera o enseña nacional y tanto los reyes como los señores feudales tenían su enseña propia figurada en los escudos y estandartes. La enseña o bandera que usaban los buques, de las naciones cristianas del litoral Mediterráneo era la bandera blanca con la cruz roja de San Jorge, para diferenciarse de la bandera de la media luna que usaban los buques musulmanes; cruz roja que subsiste aún en los escudos de muchos pueblos cristianos mediterráneos, como el escudo del reino de Italia, el de la Diputación de Barcelona y otras.

Parece cierto que Ramón Berenguer IV fué el primer Conde de Barcelona que usó el escudo con bastones de gules que trajo de Provenza, en donde se usaban, y quizás procedían de Alemania, en donde se conservan escudos con los bastones en muchos monasterios y edificios de mucha antigüedad. Esta enseña real catalana se usó en documentos y monedas, pero sin número fijo de bastones, hasta que una real cédula del rey D. Juan II determinó que la enseña de su Armería constara de dos bastones gules sobre campo de oro.

Habiendo el rey Felipe V introducido en España la bandera blanca, que era enseña real de la Casa de Francia, resultó que eran blancas las enseñas reales de los Borbones que reinaban en España, Francia, Nápoles, Sicilia y Parma; y como no siempre estas naciones estuvieron en buena armonía, a pesar de su parentesco, resultaba que las banderas de las escuadras enemigas se confundían por ser del mismo color blanco, y por este motivo el rey D. Carlos III de España, por real decreto de 28 de Marzo de 1785, creó la bandera roja y amarilla que aun subsiste. En esta enseña nacional la bandera es la que dispuso el rey D. Juan II de Aragón, esto es: dos fajas rojas sobre campo amarillo como enseña del rey Fernando V el Católico, y en el centro de la faja central amarilla el escudo enseña de Isabel la Católica reducido a los dos cuarteles de León y Castilla, bandera que subsiste aún para el Ejército y la Armada, siendo la misma para la marina mercante, con la diferencia de que no lleva escudo; de manera que la bandera mercante española es la verdadera enseña de la Casa de Aragón.

Las naves mercantes catalanas durante los reinados de la Casa de Austria y de la Casa de Borbón hasta 1785, izaron la bandera blanca con la cruz de Borgoña, pero al crearse la bandera nacional por el rey Carlos III, la cambiaron, usándola durante todo el siglo XIX, continuando todavía siendo la enseña de la Patria que lleva la energía comercial catalana por todos los mares del globo.

(*) Por los años 1860 a 1868, fundó una Academia de Construcción Naval D. Juan Monjo, hijo de Mahón, que estudió en Inglaterra y Suecia. Publicó un Tratado de Construcción Naval muy estimado. El Sr. Monjo fué el constructor del *Ichneumon* inventado por D. Narciso Monturiol.

Relación de los buques de vela de más de 80 toneladas, construidos en los astilleros de la costa catalana durante el siglo XIX.

FRAGATAS

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Ntra. Sra. del Carmen	200			
S. Francisco de Paula	253			
Ntra. Sra. de Gracia	200			
Ntra. Sra. de la Merced	200			
Ntra. Sra. del Rosario	250			
Ntra. Sra. de los Dolores	210			
S. Francisco de Paula	240			
S. Cayetano	200			
María Antonia	180			
Ntra. Sra. del Pilar... ..	300			
Ntra. Sra. del Rosario	200			
La Sacra Familia	302			
S. Antonio	245			
Ntra. Sra. de la Consolación ...	252			
La Guadalupe	254			
Ntra. Sra. del Rosario	270			
Ntra. Sra. de los Dolores	400			
S. Erasmo	222 $\frac{1}{2}$			
Purísima Concepción	180			
La Elena... ..	260			
La Sacra Familia	160			
Ntra. Sra. de la Merced	169	1810	Barcelona	Juan y José Ant.º Sisteré.
Clara	260	1815		
Dos Hermanos	223	1815	Barcelona	
S. Francisco de Paula	230	1808	Arenys... ..	
La Aurora	290	1828		
Tulio... ..	369	1842	Barcelona	Juan Sisteré.
Curra... ..	421	1845	Arenys... ..	Salvador Busquets
Pepita... ..	242	1846	Barcelona	Francisco Juan Sisteré.
Esperanza.	419	1847	Palamós	José Muxó.
Panchita	421	1847	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Josefa.	452	1848	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Antonieta... ..	320	1849	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Nueva Teresa Cubana	445	1849	Canet	Mariano Jaurés.
Maypo	482	1849	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Paulita	840	1849	Canet	Mariano Jaurés.
Servandita	299	1850	Arenys... ..	Pedro M.º Busquets.
Floridablanca	463	1851	Mataró... ..	Francisco Segarra.
Castilla	442	1853	Blanes... ..	José Vieta.
Nueva Láutaro	500	1856	Blanes... ..	José Vieta.
Nueva Buenaventura	513	1858	Mataró... ..	Francisco Sagarra.
Pombo	584		Arenys... ..	
Doña Flora de Pombo	672		Arenys... ..	

CORBETAS

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
La Rosalía	130	1807		
Unión... ..	160	1825	Arenys... ..	
Resolución	280	1840	Blanes... ..	José Vieta.
Zoyla... ..	170	1841	Barcelona	Juan Sisteré.
María de los Reyes... ..	228	1846	Blanes... ..	Juan Fábregas.
Villanueva	256	1847	Arenys... ..	Mariano Jaurés.
Diana... ..	281	1847	Arenys... ..	Pedro M. ^a Busquets.
Pepito	234	1848	Lloret	Buenaventura Ribas.
Blanca Aurora	250	1848	Lloret	Agustín Pujol.
Petronila... ..	267	1349	Barcelona	Carlos Geli.
Sirena	300	1850		
Tuya	270	1851		
Minerva	205	1847		
Nueva Casimira... ..	255	1851	Lloret	S. Pujol.
Tramito	225	1839		
Ana	258	1852	Blanes... ..	José Vieta.
Rosa y Carmen	402	1854	Canet	Ferrer.
S. José	134	1854	Palamós	José Muxó.
Integridad	403	1854	Mataró... ..	Francisco Sagarra.
Plácida Buxareu... ..	306	1855	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Linda... ..	403	1855	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Polar... ..	288	1856	Blanes... ..	Salvador Vieta.
Nueva Lidia... ..	250	1856	Lloret	Agustín Maciá.
Viñet... ..	409	1856	Arenys... ..	Pedro Busquets.
Famosa Estrella... ..	232	1856	S. Feliu	José Bosch.
Lorencita... ..	300	1856	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Fray Canellas	291	1857	Calella... ..	Jaime Torró.
Magdalena	300	1857	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Bella Clara	408	1857	Palamós	Francisco Oliver.
Eva	250	1857	Lloret	Agustín Guinart.
Ciudadelano	285	1858	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Camila	210	1859	Tossa	Juan Boada.
Heredia	423	1859	Blanes... ..	José Vieta.
María... ..	315	1862	Blanes... ..	José Vieta.
Tuya	276	1851	Arenys... ..	
India	193	1856	Blanes... ..	
Concepción	258	1867	Blanes... ..	
Cándida	469	1859	Blanes... ..	
Magdalena	246	1858	Blanes... ..	
María... ..	264	1862	Blanes... ..	
Consuelo	459	1863	Arenys... ..	
Linda... ..	372	1865	Arenys... ..	
Josefa	375	1865	Barcelona	José Font.
Habana	684	1868	Blanes... ..	
José Forgas	785	1869	Barcelona	José Font.
Galofré	378	1871	S. Feliu	
Juanita	440	1872	Blanes... ..	
Pablo Sensat... ..	593	1878	Blanes... ..	
Magdalena	550	1860	Blanes... ..	
India	800	1867	Barcelona	José Font.

BERGANTINES

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Ntra. Sra. de la Concepción ...	200			
Ntra. Sra. del Carmen ...	120			
S. José (a) Neptuno... ..	130			
S. Félix	180			
Primer Ermitaño	150			
Ntra. Sra. del Carmen... ..	160			
S. Antonio	170			
Redentor... ..	124			
S. Antonio	160			
S. Gerónimo... ..	150			
S. José	130			
El Caimán	130			
V. de la Merced... ..	200	1794	S. Feliu	
Ntra. Sra. del Carmen	200	1795	Arenys... ..	
Ntra. Sra. del Rosario	85	1806	Mataró... ..	Juan Viader.
Barcelonés	85	1806		
Ntra. Sra. del Carmen	80	1814		
Joven María	120	1814	Canet	
S. José	85	1805	S. Feliu	Antonio Nusá.
Prueba	167	1815		
S. José	48	1789	Canet	
S. Bartolomé... ..	55	1815		
Arrogante Barcelonés	140	1816	Barcelona	
Ntra. Sra. de los Dolores	153	1816	Arenys... ..	
Santísima Trinidad... ..	130	1816		
Tellus... ..	210	1817	Barcelona	Carlos Gelí.
Manuel	135	1817	Calella... ..	Pablo Roldós.
El Nuevo Concepción	165	1817	Calella... ..	Pablo Roldós.
El Buen José	90	1818	Barcelona	Jaime Sust.
Ntra. Sra. del Carmen	200	1790	Mataró... ..	
El Tribuno	100	1819	Arenys... ..	
Estela Matutina... ..	206	1815	Arenys... ..	Miguel Pica.
Ntra. Sra. del Carmen... ..	70	1819	Barcelona	Pablo Ferrer.
S. Juan Bautista... ..	100	1814	S. Feliu	Juan Mon.
V. del Carmen	100	1814	Lloret	
Santísima Trinidad	90	1820	S. Feliu	
Sta. Eulalia	255	1821	Lloret	
S. Pedro (a) Cumitáceo	110	1822	Barcelona	
S. Mariano	127	1822	Lloret	
El Romano	190	1824	Lloret	
Ntra. Sra. del Carmen... ..	170	1824	Arenys... ..	
Hermosa Josefa... ..	72	1825		
Amalia	182			
Nuevo Amalia	186	1828	Barcelona	Juan Sisteré.
Ntra. Sra. de los Dolores	170	1829	S. Feliu	Ramón Lluís.
Ntra. Sra. del Carmen... ..	158	1829	Lloret	Joaquín Ribas.
Cristina	200	1829	Lloret	Sebastián Pujol.
Dos Hermanas	200	1830	Lloret	Sebastián Pujol.
Mónica	204	1831	Lloret	Joaquín Ribas.
Marte... ..	216	1831	Barcelona	Juan Sisteré.

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Ntra. Sra. del Carmen	136	1831	S. Feliu	Jaime Patxot.
S. Miquel... ..	180	1831	Barcelona	Pedro Pablo Torres.
Federico	122	1838	S. Feliu	Pedro Pablo Torres.
S. José	140	1832		
Estrodo	180	1832	Lloret	Buenaventura Ribas.
Florentino	180	1832	Arenys... ..	Salvador Busquets.
El Cid	104	1832	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Diligente... ..	120	1832	Barcelona	Juan Sisteré.
Amnistía	176	1833	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Rápido	148	1833	Lloret	Sebastián Pujol.
Ramoncito	105	1833	Arenys... ..	Pelegrín Jaurés.
Paquete de Villanueva	135	1834	Lloret	Pedro M. ^a Pica.
Emilio	116	1834	Lloret	Buenaventura Ribas.
S. Rafael... ..	110	1834	Blanes... ..	Francisco Miguel.
Sibina... ..	98	1834	Arenys... ..	Salvador Busquets.
General Llauder... ..	225	1834	Barcelona	Pedro Pablo Torres.
Joven Adonis	101	1834	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Isabel II	205	1834	Barcelona	José Torres.
S. Hemeterio... ..	170	1834	Lloret	Sebastián Pujol.
Orestes	110	1834	Palamós	Cayetano Oliver.
Salvador	90	1835	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Fenicia	80	1835	Arenys... ..	Pedro M. ^a Pica.
Rosita... ..	116	1835	Blanes... ..	José Vieta.
Arrogante Barcelonés	230	1835	Barcelona	Juan Sisteré.
Aurora	130	1835	Blanes... ..	Joaquín Miguel.
Presidente	88	1835	Arenys... ..	Mariano Jaurés.
Málaga	138	1835	Lloret	Joaquín Ribas.
Joven Enrique	125	1835	Lloret	Agustín Malia.
Curutaco	130	1835	Arenys... ..	Pelegrín Jaurés.
Navarino... ..	78	1835	Blanes... ..	José Vieta.
Restaurador	104	1835	Arenys... ..	Salvador Busquets.
S. Juan (a) Pizarro... ..	110	1835	Malgrat... ..	Pablo Turró.
Palemón	89	1835	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Brillante	110	1835	Arenys... ..	
Delirio	104	1835	Arenys... ..	Pablo Ferrer.
Galgo... ..	150	1835	Mataró... ..	Miguel Tuduri.
Ebro	145	1835	Arenys... ..	Pedro M. ^a Pica.
Nueva Rosita	140	1836	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Segismunda Mónica... ..	131	1836	Lloret	Joaquín Ribas.
Saltador	128	1836	Blanes... ..	José Vieta.
Joven Merced	103	1836	Arenys... ..	Pelegrín Jaurés.
Frasmerano	160	1836	Arenys... ..	Nicolás Pica.
Pepita	134	1835	Blanes... ..	Joaquín Miguel.
Alerta	140	1836	Barcelona	Juan Sisteré.
Centinela... ..	133	1836	Malgrat... ..	Pablo Turró.
Merced	135	1836	Blanes... ..	José Vieta.
Baronés	123	1836	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Juanito	155	1836	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Casimiro	125	1836	Malgrat... ..	Juan Pablo Torres.
Esperanza	150	1836	Barcelona	Pedro Pablo Torres.
Emilio	106	1836	Lloret	Buenaventura Ribas.

NOMBRES	Toneladas	Año de la cons-trucción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Feliz Teodora	71	1836	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Dorotea	82	1836	Arenys... ..	Nicolás Pica y Vila.
Cisne	115	1836	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Invencible	140	1837	Blanes... ..	José Vieta.
Prueba Segunda... ..	135	1837	Arenys... ..	Pelegrín Jaurés.
Joven Casimiro	88	1837	Blanes... ..	Jaime Miguel.
Cienpiés	170	1837	Barcelona	Miguel Tuduri.
Napoleón... ..	118	1837	Lloret	Buenaventura Ribas.
Veracruzano	74	1837	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Leonte	143	1837	Barcelona	Juan Sisteré.
Ntra. Sra. del Carmen	270	1837	Barcelona	Juan Sisteré.
Celestino	90	1834	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Negríto	60	1837	Lloret	Joaquín Ribas.
León	122	1837	Barcelona	Juan Sisteré.
Bayames	130	1837	Barcelona	Juan Sisteré.
Pompeyo... ..	130	1837	Barcelona	Juan Sisteré.
Romano	110	1838	Lloret	Sebastián Pujol.
Juan Adiez	148	1838	Lloret	Agustín Maciá.
Vigilante... ..	115	1838	Arenys... ..	Pablo Ferrer.
Sta. Rosalía	230	1838	Barcelona	Juan Sisteré.
Victoria	125	1838	Palamós	Joaquín Muixó.
S. Andrés	196	1838	Barcelona	Juan Sisteré.
Gallo	158	1839	Blanes... ..	José Vieta.
Colón... ..	142	1839	Blanes... ..	José Vieta.
Villanueva	252	1839	Lloret	Buenaventura Ribas.
Audaz	95	1839	Barcelona	Juan Sisteré.
Copérnico	175	1839	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Julio	190	1839	Palamós	Joaquín Muixó.
Industria	200	1839	Palamós	Joaquín Muixó.
Industria	120	1839	Barcelona	Joaquín Sisteré.
Cervantes	185	1839	Masnou... ..	Pedro Sust.
Comercio... ..	133	1839	Masnou... ..	Juan Carreras.
S. Narciso	218	1839	Lloret	Agustín Pujol.
Eduardo	156	1839	Vilasar... ..	Francisco Segarra.
Generoso... ..	133	1839	Masnou... ..	Juan Carreras.
Ventura	170	1839	Lloret	Buenaventura Ribas.
Cacique	160	1835	S. Feliu	Jaime Patxot.
Mentor	218	1839	Palamós	José Muixó.
Isabel Luisa	218	1826	Blanes... ..	
Corinne	180	1839	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Pepito	198	1840	Palamós	Joaquín Muixó.
Joven Agustín	212	1840	Lloret	Joaquín Ribas.
Vilasar	185	1840	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Adolfo	212	1840	Arenys... ..	Pelegrín Jaurés.
Oriente	140	1840	Barcelona	Juan Sisteré.
Paquete de Matanzas	180	1840	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Eduardo	175	1840	Barcelona	Juan Sisteré.
Paquete de Sitges	252	1840	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Cronómetro	123	1840	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
S. José	230	1840	Lloret	Agustín Pujol.
Otelo... ..	180	1840	Palamós	Joaquín Muixó.

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Almirante	174	1840	Lloret	Joaquín Pujol.
Pepito	145	1840	Lloret	Joaquín Ribas.
Arturo	180	1841	Palamós	Joaquín Muxó.
Nuevo Ramoncito	150	1841	Barcelona	Juan Sisteré.
Independiente	180	1841	Lloret	Juan Pablo Turró.
Eólo	147	1841	Lloret	Agustín Maciá.
Fígaro	258	1841	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Paquete	162	1841	Blanes... ..	José Vieta.
Rosa	152	1841	Barcelona	Juan Sisteré.
Nereisa	165	1841	Blanes... ..	José Vieta.
Carlota	124	1841	Vilasar... ..	
Dos Hermanos	190	1841	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Cuákero	256	1842	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Salvador	148	1842	Palamós	Cayetano Oliver.
Rengo... ..	116	1844	Masnou... ..	Juan Carreras.
Salvador	144	1845	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Huracán	128	1845	Blanes... ..	José Vieta.
Lindo... ..	196	1845	Blanes... ..	Salvador Vieta.
Cienfuegos	113	1845	Malgrat... ..	Jaime Torró.
Primera	160	1841	Barcelona	Juan Sisteré.
Celestina	244	1846	Lloret	Buenaventura Ribas.
Viajero	264	1846	Blanes... ..	José Vieta.
Mercedes... ..	235	1846	Arenys... ..	Pedro M. ^a Busquets.
Tomás	202	1846	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Bella Sofía	135	1846	Blanes... ..	José Vieta.
Rosa	113	1846	Masnou... ..	Juan Carreras.
Alfonso	206	1846	Blanes... ..	José Vieta.
Guarreo... ..	135	1846	S. Feliu	Pedro Bosch.
Recurso 2.º	254	1847	Lloret	Agustín Pujol.
Urania	260	1847	Blanes... ..	José Vieta.
Lepanto	245	1848	Palamós	José Muxó.
Joaquín	248	1848	Blanes... ..	José Vieta.
Paq. Venezuela	78	1848	Barcelona	Pedro Sisteré.
Belisario	210	1848	Masnou... ..	Juan Carreras.
Atalayador	265	1848	Barcelona	Carlos Gely.
Pedro Antonio	207	1848	Arenys... ..	Pedro Busquets.
Amistad	92			
Antonio	165	1848	S. Feliu	Juan Boada.
Joaquín	278	1848	Vilasar... ..	Jaime Almera.
Salvador	170	1848	Blanes... ..	José Vieta.
Prócer	148	1848	Palamós	José Muxó.
Ciro	234	1849	Lloret	Buenaventura Ribas.
Wifredo	247	1849	Masnou... ..	Juan Carreras.
S. Miguel... ..	213	1849	Blanes... ..	José Vieta.
Indio	173	1849	Blanes... ..	José Vieta.
Chanito	244	1850	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Pirro	212	1850	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Monarca	218	1850	Blanes... ..	Antonio Margós.
Francisco... ..	252	1850	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Soberano... ..	412	1850	Blanes... ..	Antonio Margós.
Pepillo	209	1850	S. Feliu	José Bosch.

B. G. - J. P.

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Felipe...	258	1850	Masnou...	Juan Carreras.
Restaurador...	202	1850	Canet...	Baltasar Ferrer.
Tibidabo...	300	1851	Barcelona...	Ramón Ramis.
Unión...	165	1840		
S. Mariano...	88	1826	Arenys...	
María Victoria...	133	1851	Canet...	Gaspar Ferrer.
Pepe...	265	1850	Mataró...	Francisco Sagarra.
La Carolina...	81	1832	Lloret...	
Ninfa...	129	1837	Arenys...	Nicolás Pica.
Luisa...	120	1832	Arenys...	Pelegrín Jaurés.
Curro...	119	1845	Lloret...	
Caupolicán...	158	1853	Mataró...	Francisco Sagarra.
Conchita...	97	1842		
Destino...	590	1853	Arenys...	Salvador Busquets.
Urbano...	202	1853	Barcelona...	Carlos Gely.
Justo...	206	1853	Blanes...	Antonio Amargós.
Almirante...	200	1854	Arenys...	Salvador Busquets.
Panchita...	170	1854	Blanes...	Salvador Vieta.
Sultán...	202	1855	Masnou...	Juan Carreras.
Salvador...	250	1855	Canet...	Gaspar Ferrer.
Amable Teresa...	215	1855	Vilasar...	José Sust.
Pisogas...	202	1855	Masnou...	Pedro Sust.
Ventura...	250	1855	Arenys...	Salvador Busquets.
Látigo...	250	1855	Mataró...	Francisco Sagarra.
Angel...	210	1855	Lloret...	Saturnina Gelabert.
Ntra. Sra. de la Regla...	105	1841		
Pepita...	226	1855	Calella...	Antonio Amargós.
Amelia...	202	1855	Calella...	Antonio Amargós.
Moralidad...	208	1855	Vilasar...	José Sust.
Carmita...	240	1855	Lloret...	Agustín Maciá.
D. Juan...	243	1851		
María Antonia...	225	1856	Arenys...	Salvador Busquets.
Cisneros...	225	1856	Arenys...	Salvador Busquets.
Segismundo Juanito...	122	1842	Vilasar...	Francisco Sagarra.
Pablito...	105	1856	Mataró...	Francisco Sagarra.
Príncipe...	229	1856	Vilasar...	José Sust.
Hernán Cortés...	300	1856	Canet...	Gaspar Ferrer.
Vilasar...	203	1856	Mataró...	Francisco Sagarra.
Magallanes...	205	1857	Blanes...	Salvador Vieta.
Mercedes...	196	1857	Calella...	Antonio Amargós.
Juan...	140	1857	Arenys...	Salvador Busquets.
Roger de Flor...	203	1857	Arenys...	Salvador Busquets.
D. Joaquín...	260	1857	Calella...	Antonio Amargós.
Magín...	247	1857	Vilasar...	José Sust.
Guillermo...	282	1857	Masnou...	Benito Carrera.
Sebastián...	128	1858	Blanes...	Salvador Vieta.
Ataulfo...	257	1858	Vilasar...	José Sust.
Joven Emilia...	260	1858	Mataró...	Francisco Sagarra.
Fluviá...	280	1858	Calella...	Jaime Torró.
Amable Rosa...	207	1858	Blanes...	B. Urgell.
Mamelita...	258	1858	Barcelona...	José Fonts.

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Laureano... ..	171	1858	Blanes... ..	Salvador Vieta.
Lloret... ..	212	1859	Lloret	Agustín Maciá.
Cristóbal	230	1840	Lloret	Agustín Pujol.
Enrique	204	1860	Blanes... ..	José Vieta.
Montjuich	250	1857	Blanes... ..	B. Urgell.
General Urquiza... ..	221	1860	Blanes... ..	B. Urgell.
Angelita	261	1832	Lloret	
Segundo Emilio... ..	120	1840	Vilasar... ..	
Elena... ..	220	1847	Blanes... ..	José Vieta.
India	233	1853	Blanes... ..	José Vieta.
Rápido	242	1853	Mataró... ..	
Gesoria	244	1851	S. Feliu	
Integridad	297	1854	Mataró... ..	
Agapito	237	1855	Palamós	José Pagés.
Cecilia	199	1855	Masnou... ..	
Bella Dolores	237	1856	Lloret	
Nuevo Vigilante	165	1856	Palamós	
Eva	235	1857	Lloret	
Flora	201	1857	Calella... ..	
Chile	182	1858	Blanes... ..	José Vieta.
María Teresa... ..	164	1868	S. Feliu	
Joven Ana	231	1869	Blanes... ..	José Vieta.
Clara	294	1870	S. Feliu	
Nuevo Copérnico	173	1876	Arenys... ..	

POLACRÁS

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Santo Cristo del Calvario	180			
La Gran Duquesa de Toscana.	160			
Ntra. Sra. de la Merced	240			
Ntra. Sra. del Carmen... ..	150			
Ntra. Sra. del Carmen... ..	150			
Ntra. Sra. del Rosario	150			
La Divina Pastora	50			
S. Antonio	181			
La Purísima Concepción	260			
S. Francisco de Paula	150			
La Inmaculada	182			
Las Almas del Purgatorio	127			
Ntra. Sra. del Carmen... ..	150			
Ntra. Sra. del Buen Viaje	90			
S. Antonio de Padua	85	1807		
S. Cristóbal	160			
La Constancia	80	1816		

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Constantinopla	120	1817	Arenys... ..	José Jaurés.
Ntra. Sra. de los Dolores	35	1820	Lloret	
S. Antonio	46	1814	Arenys... ..	
Ntra. Sra. de Montserrat	60	1814	Lloret	
S. Ramón	80	1822	Lloret	
S. José	123	1815		Joaquín Ribas.
S. Narciso	60	1825	Arenys... ..	
Dulcinea	55	1825	Lloret	
S. Antonio de Padua	50	1822	Lloret	
Santiago	35	1817	Arenys... ..	
La Rosa	79	1828		Felio Patxot. Sebastián Pujol. Juan Carreras. Ramón Surís.
Virgen de Montserrat	99	1829	S. Feliu	
Concepción	105	1829	Lloret	
Dulcinea	89	1829	S. Feliu	
Santísima Trinidad	45	1818	S. Feliu	
Santísima Trinidad	125	1802	S. Feliu	Sebastián Pujol. Pedro M.ª Pica. Francisco Nusá. Joaquín Ribas. Joaquín Ribas.
S. Antonio	101	1831	Lloret	
Paula	50	1824	Arenys... ..	
V. de las Nieves... ..	70	1825	S. Feliu	
S. Antonio	45	1819	Lloret	
Pepita... ..	165	1832	Lloret	Salvador Busquets. José Vieta. Buenaventura Ribas.
Amistad	101	1832	Arenys... ..	
La Francisca... ..	135	1832	Blanes... ..	
V. de Gracia... ..	71	1831	Lloret	
Semiramide	98	1833	Lloret	
Ntra. Sra. del Rosario	80	1825		Sebastián Pujol. Salvador Busquets. Buenaventura Ribas. Agustín Maciá. Salvador Pujol.
Cristineta... ..	150	1833	Lloret	
Filantropía	98	1833	Arenys... ..	
Minerva	140	1833	Lloret	
Casiopea	123	1834	Lloret	
S. Narciso	142	1834	Lloret	Salvador Busquets. Buenaventura Ribas. Pedro Sisa. Pedro Sisa. Joaquín Ribas.
Unión... ..	101	1834	Arenys... ..	
Estatuto Real	93	1834	Lloret	
Dorotea	88	1834	Arenys... ..	
Ntra. Sra. del Carmen	48	1796	Arenys... ..	
Flora	112	1834	Lloret	Juan Fábregas. Juan Fábregas. Sebastián Pujol. José Vieta. Salvador Busquets.
Bella Antonia	73	1834	Blanes... ..	
Mercedes... ..	150	1834	Blanes... ..	
Carmencita	150	1835	Lloret	
Ambrosina	87	1835	Blanes... ..	
Lince	125	1835	Arenys... ..	Francisco Segarra. José Vieta. José Vieta. Sebastián Pujol. Juan Sisteré.
Delicia	140	1835	Vilasar... ..	
Leocadia	78	1835	Blanes... ..	
V. del Carmen	97	1835	Blanes... ..	
Concepción	151	1835	Lloret	
Ceres	124	1836	Parcelona	Juan Sisteré. Juan Sisteré. Salvador Busquets. Salvador Busquets. Agustín Pujol.
Venus... ..	84	1831	Arenys... ..	
Andrómeda	73	1837	Arenys... ..	
Eclipse	110	1837	Arenys... ..	
Ntra. Sra. del Rosario	138	1837	Lloret	
Ronda... ..	110	1837	Arenys... ..	Salvador Busquets.

NOMBRES	Toneladna	Año de la cons-trucción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Teresina	110	1837	Arenys...	Salvador Busquets.
Unión... ..	133	1837	Lloret	Agustín Maciá.
Escucha	103	1837	Blanes... ..	José Vieta.
Amaltea	79	1837	Masnou... ..	Juan Carreras.
Madrona	110	1838	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Amelia	85	1838	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Loreto	142	1838	Lloret	Agustín Pujol.
Iris	106	1838	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Dos Amigos	167	1838	Palamós	Cayetano Oliver.
Estrella	90	1838	Arenys... ..	Pelegrín Jaurés.
Carlota	95	1838	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Activa	80	1838	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Vencedora	76	1839	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Eduvigis	122	1839	Blanes... ..	Juan Fábregas.
Casimira	170	1839	Lloret	Agustín Pujol.
Deseada	171	1839	Lloret	Sebastián Pujol.
Juno	130	1839	Lloret	Agustín Maciá.
Antonia	96	1839	Blanes... ..	Joaquín Miquel.
Nova Ouimeta	78	1839	Arenys... ..	Palagrín Jaures.
Joven María... ..	98	1839	Lloret	Agustín Maciá.
Ardilla	110	1840	Blanes... ..	Joaquín Miquel.
Rosario	151	1840	Lloret	Agustín Pujol.
Juanita	147	1840	Blanes... ..	José Vieta.
Descubierta	145	1840	Blanes... ..	Juan Fábregas.
Beatriz	125	1840	Palamós	Joaquín Muxó.
La Mata	140	1840	Blanes... ..	José Vieta.
Atrevida	112	1840	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Moniquita	126	1840	Blanes... ..	Juan Fábregas.
Juanita	133	1841	Lloret	Sebastián Pujol.
Ntra. Sra. de la Concepción	178	1822	Arenys... ..	
Josefa	180	1841	Masnou... ..	Juan Carreras.
Lidia	180	1842	Lloret	Buenaventura Ribas.
Joven Dolores	137	1835	Blanes... ..	José Vieta.
Pastorcita	138	1839	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Ana	75	1821	Arenys... ..	
Trinitaria... ..	251	1846	Lloret	Sebastián Pujol.
Nuevo Torcuato... ..	131	1847	Lloret	Buenaventura Ribas.
Decidida	90	1830	Arenys... ..	Mariano Jaurés.
Joven Mercedita... ..	102	1847	Palamós	José Muxó.
Nueva Carmen	131	1847	Lloret	B. Ribas.
Paquete de Manzanillo... ..	135	1847	Lloret	Agustín Pujol.
Dorotea	208	1847	Masnou... ..	Juan Carreras.
Pubill... ..	128	1848	S. Feliu	José Bosch.
Astarve	90	1836	Arenys... ..	M. Jaurés.
Coruñesa... ..	115	1848	Masnou... ..	Pedro Sust.
Anita	200	1848	Palamós	José Muxó.
Coraqueña	139	1848	Blanes... ..	Francisco Sagarra.
Conocida... ..	140	1848	S. Feliu	José Bosch.
Elísea... ..	168	1849	Barcelona	Mariano Gely.
Preciosa	212	1849	Blanes... ..	José Vieta.
Paquito de Cristiansund	117	1849	Blanes... ..	Juan Fábregas.

NOMBRES	Tonejadas	Año de la con- strucción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Rosita...	129	1849	Blanes...	José Vieta.
Juanita ...	140	1849	Masnou... ..	Juan Carreras.
Acancia ...	214	1849	Lloret	Agustín Pujol.
Felicia ...	212	1849	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Cenobita ...	203	1850	Lloret	Juan Vidal.
Dolores ...	130	1850	Blanes... ..	José Vieta.
Ana	282	1850	Masnou... ..	Juan Carreras.
Merced ...	214	1850	Lloret	S. Pujol.
Cristina ...	217	1850	Lloret	Agustín Maciá.
Encantadora ...	215	1851	Blanes... ..	Salvador Vieta.
Vestal... ..	113	1851	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Antonietta ...	227	1851	Palamós	Cayetano Oliver.
Sibila	92	1851	Tortosa... ..	
Borigua ...	110	1851	Masnou... ..	Juan Carreras.
Margarita ...	190	1838		
Sara	83	1819	Arenys... ..	
Pepita	70	1849	Lloret	Sebastián Pujol.
Tres Anitas ...	116	1851	Masnou... ..	Pedro Sust.
Talia	118	1851	Masnou... ..	Juan Carreras.
Isabelita ...	106	1851	Blanes... ..	José Vieta.
La V. del Rosario ...	82	1825	Lloret	
Pronta	175	1840	Blanes... ..	José Vieta.
Joven Pepita... ..	140	1852	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Violante	115	1853	Blanes... ..	Antonio Amargós.
Antonia María ...	228	1853	Lloret	Buenaventura Ribas.
Albertina... ..	200	1853	Mataró... ..	Francisco Sagarra
Hermesinda ...	115	1853	Barcelona	Pedro Sisteré.
Teresa	155	1853	Arenys... ..	Pedro M. ^a Busquets.
Manuela	135	1854	Masnou... ..	Pedro Sust.
Mercedita ...	145	1854	Barcelona	Pedro Sisteré.
Isabelita	205	1884	Masnou... ..	Juan Carreras.
Sofía	224	1854	Lloret	Agustín Maciá.
Elvira... ..	240	1854	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Nueva Onris... ..	250	1854	Calella... ..	Antonio Amargós.
Sta. Eulalia ...	140	1843		
Modesta	205	1854	Lloret	Buenaventura Ribas.
Constanza ...	203	1854	Masnou... ..	Juan Carreras.
Hortensia	240	1854	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Antoñita	202	1854	Mataró... ..	Francisco Sagarra.
Luisa... ..	102	1854	Blanes... ..	José Vieta.
Angela	224	1854	Lloret	Sebastián Pujol.
Avelina	204	1854	Blanes... ..	Salvador Vieta.
Clementina ...	202	1854	Mataró... ..	Francisco Sagarra.
Paula	234	1854	Barcelona	Nicolás Pica.
Paca	290	1855	Blanes... ..	Salvador Vieta.
Floresta	212	1855	Calella... ..	Antonio Amargós.
Cecilia	211	1855	Masnou... ..	Benito Carreras.
Céfiro... ..	89	1834	Masnou... ..	Juan Carreras.
María... ..	106	1839	Arenys... ..	Pedro M. ^a Pica.
Enrique	212	1855	Masnou... ..	Pedro Sust.
Calipso	220	1855	Blanes... ..	Salvador Vieta.

NOMBRES	Toneladas	Año de la cons-trucción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Agustina...	117	1855	Masnou..	Benito Carreras.
Angelita ...	236	1855	Palamós ...	Francisco Oliver.
Dolores ...	196	1855	Blanes...	José Vieta.
Sorpresa ...	251	1855	Barcelona ...	Nicolás Pica.
Palkoa ...	224	1855	Lloret ...	Sebastián Pujol.
Lesmes ...	152	1855	Palamós ...	Francisco Oliver.
S. Antonio ...	196	1855	Lloret ...	Sebastián Pujol.
Ignacito ...	202	1855	Barcelona ...	Pedro Sisteré.
Victoria ...	242	1855	Palamós ...	José Muxó.
S. Mariano ...	74	1840	Arenys...	Pedro Pica.
Bella Dolores ...	210	1856	Lloret ...	Buenaventura Ribas.
Modestita ...	210	1856	Lloret ...	Sebastián Pujol.
Cataluña ...	180	1856	Masnou..	Benito Carreras.
Mota ...	201	1851	Palamós ...	F. Oliver.
Temeraria ...	217	1856	S. Feliu ...	José Bosch.
Adela...	135	1856	Masnou..	Juan Carreras.
Conchita ...	226	1856	Lloret ...	Agustín Maciá.
Feliz ...	185	1856	Calella...	Antonio Amargós.
India ...	203	1856	Blanes...	Salvador Vieta.
Pubilla ...	225	1857	Vilasar...	José Sust.
Taymada...	139	1840	Masnou..	Pablo Juvany.
Plata ...	198	1857	Masnou..	Pablo Juvany.
Virgenes ...	261	1857	Mataró...	Francisco Sagarra.
Belemita ...	145	1857	Masnou..	Pablo Juvany.
Rosa ...	83	1852	Arenys...	Salvador Busquets.
Nicasia ...	220	1858	Badalona ...	Nicolás Pica.
Delfín ...	124	1836	Vilasar...	Ramón Sagarra.
Carmen ...	204	1858	Blanes...	José Vieta.
Sta. Teresa ...	96	1835	Blanes...	Joaquín Miquel.
Emilia ...	140	1854	Lloret ...	Agustín Maciá.
Agustina...	168	1837	Blanes...	José Vieta.
Paratons...	240	1858	Canet ...	Gaspar Ferrer.
Carolina ...	115	1848	Masnou..	Pedro Sust.
Isidra...	215	1859	Arenys...	Salvador Busquets.
Magdalena ...	154	1859	Blanes...	José Vieta.
Amalia ...	95	1858	Arenys...	Salvador Busquets.
Dolores ...	160	1858	Blanes...	B. Urgell.
Favorita ...	97	1839	Masnou..	Juan Carreras.
El Jaime...	107	1857	Palamós ...	Francisco Oliver.
Unión...	173	1834	Arenys...	Salvador Busquets.
Adelaida ...	126	1851	Blanes...	
Despejada ...	199	1840	Arenys...	
Modesta ...	105	1847	Lloret ...	
Nicasia ...	133	1851	Barcelona ...	
Regenerada ...	192	1854	Blanes...	
Eugenia ...	180	1854	Blanes...	
Isidra...	104	1859	Arenys...	
Higinia ...	197	1866	Blanes...	
Federico ...	191	1868	Arenys...	

BERGANTINES-GOLETAS, POLACRAS-GOLETAS Y GOLETAS

NOMBRES	Toneladas	Año de la cons-trucción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Providencia	65	1805		
Ntra. Sra. del Carmen	55	1806		
Mariana	100	1815		
S. Sebastián... ..	75	1817	Palamós	Joaquín Muxó.
Sto. Cristo de la Salud... ..	60	1825	Lloret	
La Monserrate	122	1825		
La Irene... ..	84	1824	Lloret	Joaquín Ribas.
Catalana	78	1827	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Ninfa... ..	114	1828	Arenys... ..	Salvador Ferrer.
Ceres... ..	145	1830	Barcelona	Juan Sisteré.
Elisa	50	1830	Barcelona	Juan Sisteré.
Antonieta	60	1831	Barcelona	J. Sisteré.
La Veloz María	67	1833	Arenys... ..	Joaquín Miquel.
Ulises... ..	72	1834	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Telemaco... ..	75	1834	Blanes... ..	J. Vieta.
S. José	55	1835	Blanes... ..	J. Miquel.
Estrella	55	1835	Blanes... ..	J. Vieta.
Elvira... ..	73	1837	Arenys... ..	Agustín Maciá.
Dos Hermanas	80	1837	Barcelona	J. Sisteré.
Montaña	80	1839	Barcelona	J. Sisteré.
Toñica	82	1839	Blanes... ..	Juan Fábregas.
Beatriz	95	1847	Lloret	Agustín Pujol.
Joven Modesta	135	1848	Blanes... ..	José Vieta.
Balbina	143	1848	Vilasar... ..	Francisco Sagarra.
Mercedes... ..	102	1848	Blanes... ..	J. Vieta.
Anita	153	1849	Barcelona	P. Sisteré.
Lola	137	1849	Blanes... ..	J. Vieta.
Josefa Coruñesa... ..	84	1850	Arenys... ..	S. Busquets.
Elvira... ..	156	1850	Blanes... ..	J. Vieta.
Safo	168	1850	Blanes... ..	J. Vieta.
Prisca	172	1851	Blanes... ..	J. Vieta.
Mariana	203	1851	Blanes... ..	Antonio Amargós.
Vencejo	148	1851	Lloret	Buenaventura Ribas.
Draka	200	1851	Malgrat... ..	Juan P. Ferrer.
Josefita	71	1841		
Culebra	122	1851	Blanes... ..	José Vieta.
Paquita	65	1851	Arenys... ..	Salvador Busquets.
Cataluña	65	1852	Blanes... ..	José Vieta.
Salud... ..	130	1852	Masnou... ..	Francisco Sagarra.
Rosita	60	1826	Arenys... ..	
S. Pedro... ..	83	1826		
Alsacia	85	1853	Arenys... ..	Salvador Busquets.
V. del Carmen	90	1854	Lloret	Agustín Maciá.
Cubano	67	1855	S. Feliu	José Bosch.
Nueva Estrella	78	1856	Palamós	José Muxó.
Demetrio... ..	80	1856	Mataró... ..	Francisco Sagarra.

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Lola	137	1849	Blanes...	J. Vieta.
Aurelia	140	1859	Malgrat...	J. Vieta.
Julia	143	1859	Blanes...	B. Urgell.
Federico	50	1860	Blanes...	J. Vieta.
Joven Emilia...	66	1839	Vilasar...	Francisco Sagarra.
Adela... ..	150	1860	Blanes...	B. Urgell.
Salvadora	96	1861	Arenys...	Salvador Busquets.
Agustina	93	1883	Palamós	
Timoteo 2.º	100	1859	Arenys...	
Ampurdanesa	104	1858	Blanes...	
Angela	203	1865	Arenys...	
Antón... ..	244	1870	Blanes...	
Anunciación Fomento	216	1865	Blanes...	
Inés	148	1852	Blanes...	
Belisario	157	1848	Masnou...	
Cariñosa	136	1847	Arenys...	
J. Barreras	171	1871	Blanes...	
Catalán	59	1847	Arenys...	
Polar	256	1856	Blanes...	
Cienfuegos	92	1845	Malgrat...	
Clotilde	137	1869	Blanes...	
Soler	118	1845	Barcelona	
Conchita	162	1855	Blanes...	
Deso	187	1846	Blanes...	
Soledad	209	1865	Blanes...	
Dorotea	150	1850	Masnou...	
Dos de Mayo	231	1867	Masnou...	
Dos Hermanas	84	1872	Blanes...	
Elena	148	1852	Blanes...	
Los Emilios	141	1858	Mataró...	
Jaime Millet... ..	216	1872	Blanes...	
Tomás	180	1854	Blanes...	
Eulalia	102	1852	Masnou...	
F. Roure... ..	126	1876	Blanes...	
Frasquito... ..	325	1867	Blanes...	B.R.
Gabriel	257	1886	S. Feliu	
Gabriela	156	1858	Lloret	
Guadalquivir... ..	76	1858	Calella... ..	
Guadalupe	155	1853	Masnou...	
M. H. Sensat... ..	362	1869	Arenys...	
Inés	109	1851	Arenys...	
Dos Hermanos	86	1872	Blanes...	
Pedro Turull... ..	208	1848	Blanes...	
Joaquín	258	1854	Canet	
F. Barreras	171	1871	Blanes...	
Joven Juanito	171	1862	Blanes...	
Joven Antonio	249	1863	Blanes...	
Joven Bautista	194	1837	Vilasar...	
Joven Rosalía	170	1854	Masnou...	
Lancero	66	1863	Arenys...	
Laureno	79	1879	Blanes...	

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Lepanto	195	1854	S. Feliu	
Timoteo 3.º	320	1866	Barcelona	
Lira de Safo... ..	145	1866	Masnou... ..	
Lola	208	1866	Arenys... ..	
Lorencita... ..	300	1866	Arenys... ..	
Luisa	193	1854	Blanes... ..	
Marcelina	250	1866	Arenys... ..	
María... ..	171	1875	Arenys... ..	
María... ..	97	1849	Blanes... ..	
María Asunta	127	1864	Badalona	
Sebastián... ..	121	1858	Blanes... ..	
María Luisa	187	1864	Lloret	
José María	170	1889	Blanes... ..	
Ocata... ..	102	1871	Blanes... ..	
Trovador... ..	173	1851	Lloret	
Nueva Elisa	98	1883	Blanes... ..	
Nueva Teresa	184	1850	Barcelona	
Orinoco	283	1878	Barcelona	
Paquete de Beriay	192	1875	Blanes... ..	
Paquete de Venezuela	102	1848	Barcelona	
Panchita	112	1851	Arenys... ..	
Príncipe	199	1866	Vilasar... ..	
Rafael Pomar	119	1870	Blanes... ..	
Emelia	119	1844	Masnou... ..	
Rosa	143	1845	S. Feliu	
Safo	165	1850	Blanes... ..	
S. Antonio	116	1859	Arenys... ..	
Prim	125	1864	Barcelona	
José Barreras	131	1868	Blanes... ..	
S. Pedro	152	1870	Canet	
S. Salvador	73	1850	Arenys... ..	
Segunda Cantinera	152	1862	S. Feliu	
Segunda Mercedes	172	1864	S. Feliu	
Prisca	165	1851	Blanes... ..	
Sirena	98	1868	Arenys... ..	
Soberano 3.º... ..	346	1871	Blanes... ..	
S. Antonio	128	1855	Lloret	
Teresa	115	1870	Masnou... ..	
Teresa	97	1858	Blanes... ..	
Timoteo 1.º	433	1854	Blanes... ..	
Urbana	163	1853	Barcelona	
Sensat	217	1866	Blanes... ..	
Venturita... ..	161	1855	Blanes... ..	
Juanito	257	1868	Arenys... ..	
Vilasar	193	1884	Mataró... ..	

Buques de Vapor de construcción Catalana en el siglo XIX

NOMBRES	Toneladas	Año de la construcción	ASTILLERO	CONSTRUCTOR
Primer Catalán	116	1846	Blanes... ..	José Vieta.
Barcelonés	94	1848	Blanes... ..	José Vieta.
Remolcador	31	1899	Barcelona	Pedro Sisteré.
Victoria	110	1855	Barcelona	Pedro Sisteré.
Tarraconense	32	1857	Barcelona	Alexander.
Montjuich	30	1857	Barcelona	Maquinista Terrestre.
Indio	45	1858	Barcelona	Maquinista Terrestre.
Catalán	55	1860	Barcelona	Alexander.

Resultando un total de 44 fragatas, 51 corbetas, 277 bergantines, 220 polacras y 142 bergantines-goletas, polacras-goletas y goletas. Total: 734 buques de unas 160 toneladas, término medio, que a 250 pesetas la tonelada, suman: 29,360,000 pesetas.

Vamos ahora a presentar un cálculo aproximado sobre la riqueza que esta flota velera, construída en la costa de Cataluña, riqueza a la cual se debió el desarrollo que tomó el crecido número de poblaciones que florecen en la costa de levante o sea al norte de Barcelona.

Sabido es que antes del siglo XVIII y aun bien entrado el siglo siguiente, los habitantes de las costas de la región que tratamos vivían en pueblos del interior, separados de la costa por bosque y escabrosidades del terreno; habiendo solamente en las playas, pequeños núcleos de cabañas de pescadores, que se escapaban a los pueblos del interior, así que los vigías o *torres de moros* que se levantaban en los promontorios, avisaban que había corsarios a la vista; aun hoy día se conservan las ruinas de algunas de estas torres en varios pueblos de la costa levantina; observándose también en toda la costa mediterránea de España, que sufría los saqueos de los berberiscos.

Cuando el Gobierno español pudo destinar fuerzas navales suficientes a la persecución de los jabeques moros, los barracones y cabañas de los pescadores se convirtieron en pueblos muy modestos que eran considerados como arrabales de los pueblos del interior. Así resulta que la que hoy es importante ciudad de Badalona tuvo su pueblo matriz en Tiana y Alella que se levantan en el interior; a Premiá de Mar corresponde en el interior Premiá de Dalt; a Vilasar de Mar corresponde Vilasar de Dalt; a Arenys de Mar corresponde Arenys de Munt; a Canet de Mar corresponde Sant Iscle; a San Pol de Mar corresponde San Cipriá. De esta plaga mahometana solamente se libraban las poblaciones importantes que tenían elementos de defensa: como Tortosa, Tarragona, Barcelona, Mataró, Palamós y San Feliu de Guixols.

El siguiente cálculo solamente se refiere a los buques construídos en la costa llamada de Levante, o sea desde Barcelona al cabo de Creus; pues según noticias confirmadas por la Comandancia de Marina de Tarragona, durante todo el siglo XIX no se construyó en las costas de aquella provincia ningún buque superior a 70 toneladas, lo que pongo en duda, esperando una próxima oportunidad para comprobarlo.

Suponiendo que el valor medio de los 734 buques construídos en la costa levantina, durante el siglo XIX, costaron 8000 duros cada uno, suman en total unos 5.900,000 duros.

Suponiendo un beneficio por flete de 15 por ciento, lo que no era nada extraordinario en aquellos felices tiempos, tenemos que dicho capital de 5.900,000 duros produjo por año 885,000 duros.

Suponiendo cada buque amortizado a los veinte años de vida, tendremos que esta flota solamente por interés de flete o madera ganó durante el siglo último 17.700,000 duros, cálculo que no peca de exagerado, pues ya hemos dicho que la construcción catalana era robusta, de manera que sirviera *para los nietos*, abundando los buques casi centenarios.

Suponiendo que cada buque tenía un fondo de expedición o *mota* de 6000 duros, y que al igual que la madera ganó el 15 por ciento anual, resulta en un año un beneficio de 900 duros por buque; y 660,600 duros los 734 buques; y en veinte años resultan 13.212,000 duros ganados por la mota, que sumados con los 17.700,000 ganados por la madera, resulta un total de 30.912,000 duros. Considerando el valor de la moneda en aquella época, en que las liquidaciones de los buques se pagaban en relucientes onzas de oro, se comprende el sorprendente desarrollo que adquirió toda aquella costa levantina, adornada con un rosario de lindos pueblos; conjunto simpático que compite con la elegante *Rivera* de Génova.

Hay que advertir que en un año cada buque efectuaba varias travesías en las cuales se liquidaban los cargamentos respectivos; así, por ejemplo, la mayoría de los buques cargaban en Barcelona o Tarragona, pipas de vino, almendras, avellanas, papel, jabón, etc., para Montevideo o Buenos Aires, de allí con tasajo iban a las Antillas y volvían a la Península con azúcar, caoba, cueros, etc.; o pasaban a Nueva Orleans o Mobile, Charleston o Savannah, en donde cargaban algodón para nuestras fábricas. De manera que el 15 por 100 anual que he asignado en este cálculo como interés de flete y mota es verdaderamente un *mínimum*.

La gente de mar de la costa catalana era muy conocida por su honradez; siendo de notar que todos los tripulantes de un buque, de capitán a paje, eran hijos del mismo pueblo, resultando que cada tripulación era a manera de una familia, siendo parientes varios de los tripulantes, y con frecuencia el capitán era padre del piloto o del agregado; raro era el caso en que el capitán tuviera que hacer valer su autoridad por faltas de disciplina; bien al contrario de los tiempos actuales que cada tripulación se compone de gentes de toda procedencia y hasta de color, de manera que se parece a una alfombra de retazos.

La clase Náutica o de Pilotos, en general, era bastante ilustrada, pues el Ministerio de Marina dotó de *Maestros de Pilotaje* a las Escuelas de Náutica. Así resulta que a principios del siglo XIX había en la costa catalana las siguientes Escuelas de Náutica:

En Barcelona, costeada por la Real Junta de Comercio de Cataluña, siendo su director Fray Agustín Canellas, Trinitario descalzo, piloto, académico de ciencias y jefe de Estado Mayor del Ejército español, cuando la guerra de la Independencia.

Subdirector, D. Manuel Sanz, Primer Piloto de la Armada.

En Arenys de Mar, maestro el Primer Piloto, graduado de teniente de navío, D. José Baralt.

En Mataró, maestro D. José Basot, graduado de alférez de fragata.

Concedida una Escuela de Náutica en Villanueva y Geltrú.

En las Escuelas de Náutica catalanas se estudiaban los cuatro tomos del sabio D. Gabriel Ciscar, siendo también muy conocido el magnífico Tratado de Navegación de D. Dionisio Macarte.

Cuando en 1847 pasó la enseñanza de los pilotos del Ministerio de Marina al de Fomento, empezó el desbarajuste que aun dura. Durante la segunda mitad del siglo que nos ocupa adquirieron justa fama los maestros de la Escuela de Barcelona, hermanos D. José y D. Joaquín Bonet y Viñals, y D. Antonio López de Haro de la Escuela de Gijón.

La rueda del progreso corre velozmente a los segundos y primeros pilotos, que en barquitos de 150 toneladas lucían el pabellón de la Patria por todos los mares del globo, habiéndolos como el bergantín *Caupolicán*, de un centenar de toneladas, que hacía la carrera de Guayaquil, doblando el tétrico Cabo de Hornos; y otros barquitos, como la corbeta *Nueva Lautaro*, de 400 toneladas, que hacía la carrera de Manila, doblando el legendario Cabo de las Tormentas; han sustituido los *capitanes* de la marina mercante, navegando en grandiosos trasatlánticos, con lujosas cámaras, vistiendo en las guardias camisa planchada y lujoso uniforme.

Tempora mutantur et nos mutamur in illis.

